



2017 年 7 月 25 日

BMW Team Studie の BMW M6 GT3 は、 11 番手でファイナルラップ直前に、左フロントタイヤがバーストし 16 位完走で Rd.4 を終える

2017 AUTOBACS SUPER GT Round 4 SUGO 300km RACE

ビー・エム・ダブリュー株式会社(代表取締役社長: ペーター・クロンシュナーブル)が、コラボレーション・パートナーとしてサポートする BMW Team Studie の BMW M6 GT3 は、7 月 23 日に開催された 2017 年 SUPER GT 選手権第 4 戦の決勝において、16 位でフィニッシュした。

公式練習

気温 29℃/路面温度 42℃

Rd.4 SUGO の初日は、事前の予報に反し晴れ模様のスタートになった。最初のプログラム『練習走行』は、ドライコンディションで開始された。このセッションは、荒選手から走行スタートし、前半はマシンの感触を確かめつつ、コンディションにマッチするセッティングを探る作業に時間を費やした。セッション中盤からはミュラー選手がドライブした。引き続きセッティングの確認と、タイヤの選定を行い、このセッションを終えた。

公式予選 Q1

Q 気温 32℃/路面温度 39℃

このラウンドの Q1 ドライバーは荒選手が担当した。セッション直前、小雨が落ち始めウェット宣言が出された。路面コンディションはドライで、天候を考慮し、Studie BMW M6 はドライタイヤでコースインした。アウトラップに続く計測 2 周目を走行中、3 コーナーでマザーシャシー車両がコースアウト、赤旗中断で予選は残り 10 分時点から再開された。再開後の荒選手は計測 2 周目でアタックを開始した。GT300 クラス全体の TOP タイムでセクター1 を通過すると、その後もペースを維持し、その時点での 4 番手タイムを記録すると、Q1 通過は確実と判断し、マシンをピットに戻し、6 番手ポジションで Q1 を終えた。

公式予選 Q2

気温 30℃/路面温度 37℃

Q2 はミュラー選手が担当した。コースコンディションは変わらずドライである。アタック時のギャップを築くため、セッションスタートから 2 分間ウェイティングし、マシンをコースに送り出した。ミュラー選手がアタックに備える計測 1 周目、88 号車が SP コーナーでコースアウトした。Q1 に続き、Q2 も赤旗中断となった。セッションは残り 7 分間で再開し、ミュラー選手は計測 2 周目にアタックを開始して、1 分 19 秒 611 を計測し、10 番手で Q2 を終えた。

鈴木康昭 チーム代表兼監督

「朝のフリープラクティスで Studie BMW M6 が 20 番手、ARTA さんが 24 番手となり、菅生と M6 GT3 の相性の悪さを若干感じながら予選に挑みました。しかし、Q1 の荒のスーパー LAP でその心配は無くなりました。ミュラーも他のドライバーより、経験周回数の少ない

SUGO で 10 番手という結果を出してくれましたので、決して悪い結果では無いと思います。荒れる展開の多い SUGO で、明日は雨のレースが予想されています。チーム力を発揮して、明日は 1 つでも上のポジションを狙います。」

ヨルグ・ミュラー選手

「フリープラクティスのポジションから 10 番手の予選結果はとてもハッピーです。セイジの素晴らしい Q1、私のベストの Q2。もっと後ろのポジションを予想していたので、この結果はとても嬉しいです。明日のレースもプッシングし続けます。」

荒聖治 選手

「Q1 直前にウェット宣言が出ましたが、ドライコンディションでの車の仕上がりが良いので、ドライで走る事が出来てとても良かったです。アタック直前に赤旗が出るなど、100%完璧なアタックではありませんでしたが、与えられたタイミングの中でベストな走りが出来たと思います。明日の決勝も天気が分かりませんが、10 番グリッドを活かして、1 つでも多くのポイントを獲得したいと思います。」

決勝

決勝日の天候は、朝まで降っていた雨が上がり、曇り空となった。コースもドライ方向へ向かっていたが、スタート直前に再び雨が落ち始め、決勝はウェット路面でのスタートとなった。

決勝天候:雨 気温 26.3℃/路面温度 27.1℃

決勝に先だって行われたウォームアップ走行時の天候は曇りとなり、20 分間の走行で路面は改善し、スリックタイヤでのスタートも可能かと思われたが、グリッド・ウォーク中に再び降雨となったため、グリッド上で再びウェットタイヤを装着し、決勝スタートとなった。

小雨の落ちる中、14:30 にフォーメーションラップが開始した。荒選手はスムーズなスタートを決めた。レース序盤の 5 周目、最終コーナーで発生したクラッシュでこのレース最初のセーフティ・カーが導入された。10 周目にレースはリスタートしたが、レース前半はタイヤのパフォーマンスダウンに苦しむ展開が続いた。

リスタート後のレースは、周回数が重なるにつれてコースコンディションが改善された。後半スプリントでのドライタイヤ装着を選択したチームは、荒選手からレポートを受け、35 周目にルーティンのピットストップを実施した。

ドライタイヤを装着した Studie BMW M6 は、ミュラー選手のドライブでコースに復帰した。しかし、直後に最終コーナーで発生したクラッシュにより、レースは再びセーフティ・カー先導での走行となった。この時点でルーティンのピットストップを終え、ドライタイヤを装着している GT300 クラスのマシンはごくわずか。43 周目にレースがリスタートすると、前方のマシンが次々にピット IN し、Studie BMW M6 は大幅にポジションを上げるかと思われた。

しかし、46 周目に発生した最終コーナーでのクラッシュで、3 度目のセーフティ・カーが導入された。これによってアドバンテージを失ったが、リスタート後のミュラー選手は、素晴らしいレース・ペースを維持した。16 番手から 11 番手まで徐々にポジションを上げ続け、このまま

のポジションでチェッカーを受けると思われた、ファイナルラップ直前、Studie BMW M6 にトラブルが発生した。左フロントタイヤがバーストし、ミュラー選手はタイヤ交換を余儀なくされてしまった。結果、ポジションは 16 番手まで後退して、Team Studie は 16 位完走で Rd.4 を終えた。

鈴木康昭 チーム代表兼監督

「スタートタイヤ選択、ピットタイミング、ドライタイヤのチョイス、ピット作業の速さと、良いところが沢山あったレースでした。ウェットコンディションでの課題が見つかりましたが、当初からシリーズ 8 戦の中で最も苦勞が予想された SUGO 戦で、ドライコンディションでは思った以上の収穫もあり、改善も出来ました。11 位までポジションを上げて、せめて 1 ポイントでも、というところで戦いましたが、最後にフロントタイヤがバーストして結果は 16 位となりました。非常に残念なレースでしたが、気持ちを切り替えて、次の FUJI そして鈴鹿で巻き返して行きたいと思います。」

ヨルグ・ミュラー選手

「私にとって、最もタフなレースの一つで、特にチームにとってタクティクスが難しかったです。3回のセーフティ・カー導入もあり、序盤はセージにとっても非常に難しいコンディションでしたが、ウェットタイヤは正しい選択でした。自分に交代してスリックタイヤに替えた後、セーフティ・カーが入ったタイミングがチームにとって不運でした。とは言え、レース・ペース自体はとても良かったです。最後のタイヤトラブルでポジションが11位から16位に落ちてしまいましたが、全体的に車のバランスはよかったので、この結果が残念です。ありがとうございます。」

荒聖治 選手

「このレースはスタートを担当しました。思った以上にペースを上げる事が出来ない苦しい展開で、もう少し良いペースで走りたかったのが正直なところですが。とは言え、ピット ストップはとても良いタイミングで行えました。ドライタイヤを温めて走られるところまで引っ張り、ミュラー に後を託す事ができましたが、その後もセーフティ・カーが導入されるなど、ついていないレースでした。次戦も全力で頑張ります。」

この件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先は、
BMW カスタマー・インタラクション・センター:フリーダイヤル 0120-269-437 を
ご掲載ください。

受付時間: 9:00-20:00 年中無休

BMW インターネット・ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>

この件に関する報道関係者のお問い合わせは:
BMW Japan Corp. 広報室: 03-6259-8025(企業広報)